UMBRELA ATLETISMULUI

Începe „a doua iarnă"

Deunăzi a căzut cortina peste atletismul de sală — s-a terminat cu atletismul. Oare așa este ? In fond s-a schimbat ceva, ca formă și, chiar, în conținut. Aproape două luni de acum încolo, gazetarii nu vor mai avea titluri sonore ; Șerban Ioan nu va sări 2,16 m, Carol Corbu nu va realiza 16,37 m, nici Nicolae Perțea nu va mai stabili pe cel de-al 6-lea record de sală, de teama lui Hidioșanu, sau viceversa. Nu are importanță ca sens, căci indiferent care din cei doi cîștigă, învingător este numai atletismul nostru. Și asta contează în primul rînd.

Cum să privim, așadar, acest sezon de două luni al competițiilor de sală ? Rezultatele sînt, fără îndoială, față de anii trecuți, neobișnuit de bune. Dar aceasta nu este totul. Nu cifrele în sine trebuie să ne mulțumească, ci faptul că aceste cifre sînt consecința unei pregătiri temeinice de iarnă, a unor metode moderne — dacă doriți, mai expeditive — care scurtează drumul spre vîrf. Dar cum orice vîrf are o bază, care este mult mai mare, pentru performanță, această bază o constituie pregătirea.

Așadar, bilanțul sezonului de iarnă a fost pozitiv, recordurile naționale și cele personale ale majorității atleților fruntași sînt superioare celor de anul trecut din aer liber. Aceasta înseamnă că și baza, respectiv pregătirea, a fost mult superioară anilor precedenți, metodele folosite au fost mai bune, mai expeditive. Folosesc cuvîntul expeditiv, deoarece în zilele noastre eficiența este la modă, iar tineretul nostru refuză căile întortochiate, ocolișurile, care duc spre acel 8,90 m al superatletului Bob Beamon. Fiindcă dacă astăzi această cifră este — cel puțin aparent — inaccesibilă, mîine ea poate și trebuie să devină țința atacurilor tuturora, fiindcă această cifră sfidează ambițiile noastre.

Deci metodele folosite în lunile noiembrie, decembrie și ianuarie au fost mai bune, mai propice pentru performanțe superioare. În acest caz ce ne poate împiedica să le scoatem din arhivă și să le aplicăm cu același curaj pentru lunile de vară. Putem afirma cu toată convingerea că tot ce ne-a oferit sezonul concursurilor de sală, și trebuie să recunoaștem, ne-a oferit multe satisfacții, în special din partea băieților, se datorește în exclusivitate unei pregătiri mai bune. Acum, cînd cunoaștem „secretul", putem fi cu conștiința împăcată și cu speranța zilei de mîine. Fără a fi mecaniciști, fără a scăpa din vedere faptul că atleții pornesc de la un nivel superior de pregătire față de luna noiembrie sau decembrie, nu trebuie decît să schimbăm, în mod imaginar, desigur, datele calendarului, pentru a ne reîntoarce înapoi la pregătire, la acea pregătire, care ne-a dăruit atîtea performanțe.

De nenumărate ori s-a spus că la baza performanței stă pregătirea. Este o axiomă atît de cunoscută, încît devine cotidiană. Această axiomă devine plată și în același timp obsedantă. Dar, cum axiomele sînt intangibile, unanim recunoscute, de ce să nu facem din pregătire o filozofie a performanței sportive, esența atletismului, care și așa este considerat ca obîrșie a tuturor sporturilor din cîte există. Din moment ce calea este cunoscută, din moment ce mijloacele de antrenament nu constituie „căi întortochiate", nici măcar secrete nu mai sînt, hai să îmbrățișăm metodele noastre, metodele lunilor decembrie — ianuarie, ca să aducem nivelul atletismului nostru în ansamblu la nivelul atletismului continental, în majoritatea probelor atletice, ele fiind atît de numeroase, încît la orice ediție a Jocurilor Olimpice dețin monopolul absolut.

Așadar, înapoi la pregătire, înapoi la metodele folosite în lunile de iarnă. Dacă este așa, de ce să nu spunem că pentru atletismul nostru începe abia acuma iarna ? Chiar dacă aceasta este cea de-a doua iarnă.

Iolanda BALAȘ-SOTER

Automobilism

PRINTRE AUTOMOBILIȘTII BRAȘOVENI

(Urmare din pag. 1)

mulindu-se pe tiparul ei, filiala A.C.R. Brașov a decis ținerea unei reuniuni săptămînale a membrilor săi în localul cu proaspătă tradiție numit „Café-clubul ziariștilor". Acolo, în clădirea fostului Pod al Bătușilor din sec. XVI, în sala din fund, cu originalitate restaurată, a complexului „Cerbul carpatin", se întîlnesc în fiecare vineri seara amatorii de automobilism și de autoturism din Brașov. Acolo stau o oră-două, la taclale, în față cu o cafea, o pepsi-cola și uneori cu un coniac (pentru că localul fiind în centru, vin aici fără mașini !). Atît n-ar justifica însă reuniunile și ar duce poate la o inevitabilă plictiseală. Secretarul filialei, ing. Constantin Niculescu, a avut grijă să le agrementeze, programînd de fiecare dată cîte o dizertație, mai puțin doctă și mai mult impregnată de observații personale, de învățăminte, de amintiri, cîte o dată chiar de anecdote. La ultima întîlnire marele nostru campion Petre Cristea, asistat de fostul campion motociclist Otto Pfennings, a povestit, cu umoru-i recunoscut, episoade din fructuoasa sa carieră sportivă de automobilist. Cu același interes au fost ascultate, în alte ocazii, prelegerea cu diapozitive a ing. Constantin Gheorghiu, povestea raliurilor lui Aurel Puiu, amintirile de călătorie ale lui Otto Heitz etc. Poate că într-o zi, organizatorii vor reuși să realizeze și ceea ce și-au propus mai de mult : să invite la o asemenea reuniune amicală, neoficială, pe responsabilii circulației rutiere din județ pentru clarificarea unor probleme de interes comun. Iar după cum sîntem informați, săptămîna aceasta va vorbi la club însuși secretarul general al A.C.R., ing. Vasile Iordăchescu. Programul permite să se prevadă o afluență-record și dezbateri fructuoase. Obișnuit, clubul e frecventat de 30—40 de membri A.C.R. Oricum, inițiativa de la Brașov merită toată atenția și deplină prețuire. Așteptăm noi vești de la secretarul improvizat al acestor reuniuni, Octavian Rizescu.

SPRIJINIȚI ACTIVITATEA LOCALĂ !

Filiala A.C.R. Brașov numără aproape 1000 de membri și ea se străduiește — cu destul de limitatele resurse pe care le are dincolo de programul central — să impună vieții automobilistice din județ și mai ales din oraș tenta unei vii activități, cu respectul intereselor reciproce. Sediul de pe str. Armata Roșie e destul de frecventat. Din păcate nici aici — ca și în alte părți — nu se poate evita impresia de bazar oriental, cu veșnice tîrguieli. Posesorul de autoturism bagă capul timid pe ușă și întreabă : „Ce se aude cu... ?". Funcționarul îi răspunde : „Cotizația pe anul curent ați plătit-o ?", iar solicitantul timid continuă : „Dar dacă plătesc, pot obține..." și așa mai departe. O clarificare netă, fără ipocrizii reciproce, a drepturilor și datoriilor membrilor A.C.R., ar ajuta desigur la o mai cursivă activitate, fără poticneli. Nu pledăm aici pentru satisfacerea curiozității gratuite sau — și mai rău — a unei tagme de profitori, ci pentru satisfacerea legitimei dorințe de a cunoaște a adevăraților iubitori ai sportului automobilist. Cîteva afișe limpezi ar putea rezolva totul...

Am promis însă să vorbim despre străduințele filialei, în afara activității de club. Cea mai importantă realizare ni se pare aceea obținută prin intervențiile mașinilor de asistență rutieră. Am putut constata promptitudinea acestor intervenții, eficacitatea lor și absența spiritului de căpătuială la vrednicii șoferi-mecanici.

Ni s-au dat asigurări că la toate stațiile de service din județ, membrii A.C.R. se bucură de atenția cuvenită și că la noua stație de la Bartolomeu, membrilor li se va acorda în mod oficial prioritate pe o rampă specială rezervată lor. Să fie într-un ceas bun !

Proiectele filialei sînt la fel de interesante, cum ar fi bunăoară acela de a organiza și prelua conducerea unor școli de șoferie pentru amatori. Dispunînd de excelenți piloți în oraș, sîntem convinși că proiectul are bune șanse de reușită. Dar bunele intenții au nevoie și de sprijin. Este de mirare cum într-un mare oraș industrial ca Brașovul, cu două importante unități constructoare de vehicule pe roți (și una de motorete și biciclete în împrejurimi), nu se găsește înțelegerea necesară pentru susținerea activității automobilistice, sub diversele forme posibile (publicitate, premii, asistență la organizarea unor concursuri locale etc.). Nădăjduim că într-o zi vom primi vești bune și în această direcție.

BOLIZII DE FOC

AȘII NOULUI VAL

La Buenos Aires trăiește liniștit, preocupat de familie și de afacerile sale, un bărbat voinic și plin de viață care înaintează senin spre vîrsta de 60 de ani și căruia cunoscuții îi spun Don Juan Manuel. Este celebrul automobilist Fangio, printre puținii piloți de „Grand Prix" ajunși sănătoși la ceasul retragerii din activitate și singurul acceptat între copertele marilor enciclopedii.

Dacă acest om a posedat sau nu un talent ieșit din comun — chestiunea încă se discută. Ceea ce a rămas însă clar și definitiv este faptul că el a cîștigat de cinci ori campionatul mondial, la volanul a patru mașini diferite, performanță neegalată pînă acum.

Fangio s-a retras de pe pistele de concurs lăsînd locul englezului Stirling Moss, primul pilot cu adevărat modern și șeful generației de alergători ivită după anii 50. Pasionat și combativ, stăpînind la perfecție arta conducerii automobilului, Moss a fost aproape un deceniu regele necoronat al circuitelor, încheindu-și cariera prematur, în 1962, după cel de-al 11-lea accident grav, și purtînd în suflet durerea de a nu fi putut deveni niciodată campion al lumii.

Dar Anglia a dat noii generații de ași și alți piloți celebri : Graham Hill, campionul mondial din 1962 și 1968 ; John Surtees, cîștigător al titlului suprem în 1964, după o extraordinară evoluție în arena motociclismului de viteză ; Jim Clark, cel comparat adeseori cu Fangio și dispărut anul trecut pe circuitul de la Hockenheim. Clark devenise idealul pilotului de astăzi. Mic de statură și cu o greutate redusă însă cu o foarte bună constituție fizică, el era o fire rece, calculată, răbdătoare, insensibilă la panică ; liniștit în general, devenea extrem de bătăios pe circuit unde explozia sa de voință, tenacitatea și prevederea impresionau.

Spre deosebire de trecut, piloților „Grand Prix" de astăzi li se cer cunoștințe multilaterale și o atitudine creatoare față de activitatea lor. De aceea, adeseori, ei își spun cu competență punctul de vedere asupra unei mașini, participă la proiectarea și perfecționarea ei, așa cum fac Dan Gurney, Jack Brabhan, Bruce McLaren, Mike Parkes. Ei muncesc enorm, uneori de dimineață pînă seara, conștienți că numai astfel își pot clădi succesele. Cei mai mulți sînt căsătoriți, au copii și în zilele libere citesc, se dedică pasiunilor personale, practică alte sporturi. Fangio a jucat fotbal și a făcut box, Jack Brabham practică zborul cu motor, Clark călărea peste ogoarele fermei sale din Scoția, Moss este un iscusit vînător submarin și un pasionat reporter de televiziune.

Majoritatea așilor actuali nu fumează de loc, sau foarte puțin, și nu beau luni de zile nici măcar un strop de alcool. Viața lor este austeră, deși condițiile materiale le-ar permite să trăiască opulent !

În afară de sumele ce li se cuvin din concursurile propriu-zise, piloții bine apreciați primesc oferte de la diferiți fabricanți pentru a face reclamă unor produse. Dar banii cîștigați nu rămîn în întregime pilotului. Ei se împart cu proprietarul într-un anumit raport, dacă alergătorul nu este independent. Graham Hill, spre exemplu, trebuie să verse o parte din prime lui Colin Chapman, constructorul și patronul său, Chris Amon — lui Ferrari, Jean-Pierre Beltoise — proprietarilor societății franceze Matra-Sports. De fapt, aceste combinații sînt atît de complicate, încît dau loc la situații paradoxale, la altercații, la ruperi de contracte și înmormîntări de prieteni care dureră ani de zile și care părusră făcute pentru veșnicie. Văzută din tribune, lumea curselor este poetică, măreață, entuziasmantă. În culisele ei, însă, stăpînesc adeseori tenebrele.

ACEI AMBIȚIOȘI BUNICI...

Graham Hill a dat plecarea, anul trecut, la 24 noiembrie, din Londra, participanților la cel mai răsunător raliu modern, al cărui punct terminus s-a aflat tocmai la Sidney, în îndepărtata Australie. Dar această aventură motorizată, susținută de un cortegiu de mijloace tehnice fără precedent, pălește în fața celor două raiduri-gigant, organizate la începutul secolului, pe distanțe ce chiar în zilele noastre par de domeniul fantasticului : Pekin — Paris și New York — Paris.

Pe atunci automobilul abia își trăia adolescența, iar căile de comunicație terestre lipseau. Și, totuși, cîțiva ambițioși s-au hotărît să plece la drum, stăpîniți de ideea de a demonstra lumii că noul mijloc de locomoție merită să fie luat în seamă. Inițiativa a pornit și de astădată tot de la o gazetă, cotidianul „Le Matin", care în primăvara lui 1907 și-a întrebat cititorii : „Este cineva capabil să ajungă cu automobilul de la Pekin la Paris ?"

Numeroși amatori au răspuns afirmativ la întrebare, declarîndu-se gata să participe la expediție. Numai că, atunci cînd organizatorii au comunicat pretul unei înscrieri, entuziasmul s-a potolit și pe listă n-au mai rămas decît cinci echipaje formate din automobiliști francezi, cărora li s-au atașat trei italieni : Scipione Borgheze, mecanicul Ettore Guizzardi și ziaristul Luigi Barzini. Aceștia aveau să facă traseul pe o vestită mașină a epocii, marca Itala.

Pregătirile au durat cîteva săptămîni și, la 10 iunie, convoiul se afla la Pekin, gata de drum. Naivitate, îndrăzneală, spirit de aventură ? Iată cuvintele care reveneau în fiecare comentariu al gazetelor timpului. Și se pare că autorii nu greseau, pentru că cele cinci automobile n-au putut înainta fără dificultăți decît pînă la... periferiile Pekinului. De acolo, a început calvarul. Răsturnate în rîpi, căzute în albia unor torente, împotmolite în noroaie, demontate și montate la loc, mașinile își continuă drumul avansînd în unele zile cu numai doi-trei kilometri.

După o lună și jumătate de la plecare echipajele reușiseră să străbată Mongolia și Siberia și să ajungă în Rusia europeană, folosind pe ultima porțiune, drept cale de acces, linia precară a Transsiberianului. Primii care intră în Moscova sînt cei trei italieni. După cîtva timp, ei trec prin Berlin și apoi, la 10 august, cînd se împliniseau două luni de la plecare, victorioasa mașină italiană pătrunde scrîșnind pe asfaltul Parisului. Primirea este triumfală, dar banchetul de încheiere se amînă cu cîteva săptămîni, pînă la sosirea celorlalte trei echipaje (unul se împotmolise iremediabil în deșertul Gobi).

Reporterii îl asaltează pe Borgheze cu întrebările îl orbesc cu luminile de magneziu. El împarte zîmbete în toate părțile și declară plin de umor : „Domnilor, expediția noastră a fost extraordinară. Ea a dovedit clar un lucru și anume, că nu se poate merge de la Pekin la Paris cu automobilul !"

Ziarul „Le Matin" nu se lasă. În anul următor, el lansează o nouă provocare : raidul New York — Paris care avea să răsplătească învingătorul cu 15 000 de franci și cu o cupă de aur masiv. Acum acțiunea avea un substrat comercial. Învinși în ultimele ediții ale întrecerii inițiate de Gordon Bennett, piloții francezi se aflau în declin de publicitate. De aceea, mașinile fabricate în țara lor nu mai erau cerute ca înainte în Italia și Germania. Redresarea nu se putea face decît printr-un triumf spectaculos, într-o expediție de proporții.

Parcursul stabilit părea o nebunie : plecarea din New York, trecerea prin Detroit și Chicago și apoi sosirea la San Francisco. De acolo urma un drum cu vaporul pînă în Alaska, după care mașinile trebuiau să pătrundă pe continentul asiatic trecînd peste ghețurile strîmtorii Behring. În rest, itinerarul era același ca în raidul anului precedent.

La 12 februarie 1908, peste 5 000 de new-yorkezi se aflau pe Broadway pentru a ura drum bun celor cîteva automobile : un Thomas, condus de americanul Montague Roberts, un De Dion, un Zust în care stăteau zgribuliți cîțiva italieni, un Protos, un Motobloc și un Sizaire-Nandin. Un foc de pistol... și concurenții pornesc la drum. Ar fi probabil inutil să mai reținem atenția cititorului cu descrierea peripețiilor acestui formidabil traseu, lung de peste 20 000 de kilometri. Vom spune numai că raidul a fost încheiat de trei din cele șase automobile plecate la drum, iar învingătorul și-a savurat succesul în urma unei lovituri de teatru.

Faptele s-au petrecut astfel : la Paris a ajuns mai întîi mașina Protos, condusă de un echipaj german. Cum însă această mașină nu recuperase decît puțin din timpul cu care fusese penalizată (în urma folosirii trenului, pentru deplasare, pentru o bună porțiune din traseul de pe teritoriul american), cîștigător a fost declarat americanul Montague Roberts, sosit în capitala Franței cu cîteva zile mai tîrziu. Deși învinși în acest maraton, automobiliștii francezi au fost nevoiți să-l aplaude totuși pe învingătorul de peste Ocean și să aștepte cursele anilor următori pentru a-și lua revanșa.

Dumitru LAZĂR

(Va urma)

CONSFĂTUIRE ȘTIINȚIFICĂ

În zilele de 10—11 aprilie a.c. **Centrul de Cercetări pentru problemele tineretului** în colaborare cu Ministerul Sănătății, Ministerul Învățămîntului și C.N.E.F.S. va organiza o consfătuire științifică pe tema **„Sănătatea, creșterea și dezvoltarea somato-funcțională și psihică a adolescenților și tinerilor".**

La această consfătuire sînt invitați să ia parte cercetători, profesori de educație fizică, medici, biologi, sociologi, psihologi etc. care au preocupări în acest domeniu.

Doritorii pot trimite, pînă în ziua de 25 martie a.c., lucrările dactilografiate în trei exemplare, la sediul Centrului de Cercetări pentru problemele tineretului, strada Onești, nr. 9—11, București.

Virgil Atanasiu a realizat un rezultat remarcabil: 593 p

Poligoanele Dinamo și Tunari au găzduit, la sfîrșitul săptămînii trecute, două concursuri interesante : etapa I a campionatului divizionar al municipiului București și „Cupa Tînărul Dinamovist". Dintre rezultatele obținute se detașează cele de la pistol viteză : V. Atanasiu 593 p (296+297), I. Tripșa 588 p. De asemenea, pot fi menționate și punctajele înregistrate de N. Bratu, 550 p la pistol liber, Ana Goreti 556 p, Victoria Savovici

551 p și Viorel Savin 558 p la armă standard 3×20 f.

Rezultate tehnice, campionatul Capitalei : armă standard 3×20 f, seniori : 1. V .Savin (Dinamo) 558 p, 2. G. Vasilescu (Olimpia) 548 p, 3. Gh. Sicorschi (Dinamo) 547 p ; **senioare : 1. Ana Goreti** (Olimpia) 556 p, 2. Marina Vasiliu (Dinamo) 551 p, 3. Rodica Hnat (Dinamo) 545 p ; **juniori : 1. G. Paștea** (Dinamo) 544 p, 2. L. Ionescu (Dinamo) 540 p, 3. G. Adam (Metalul) 532 p ; **junioare : 1. Victoria Savovici** (Dinamo) 551 p, 2. Cecilia Lujeru (Dinamo) 543 p, 3. Grațiela Dragomirescu (Metalul) 531 p ; **pistol viteză 60 f : 1. V. Atanasiu** (Steaua) 593 p, 2. I. Tripșa (Dinamo) 588 p, 3. M. Roșca (Dinamo) 586 p ; **pistol liber 60 f : 1. N. Bratu** (Construcții) 550 p, 2. V. Atanasiu 545 p, 3. T. Jeglinschi (Dinamo) 540 p ; **pistol sport 60 f juniori : 1. D. Ciobanu** (Steaua) 556 p, 2. I. Cornel (Steaua) 555 p, 3. **N. Ene** (Dinamo) 551 p ; **talere aruncate din șanț (150 t) seniori : 1. Gh. Florescu (Steaua)** 136 t, 2. Șt. Popovici (Dinamo Obor) 135 t, 3. I. Dumitrescu (Dinamo Obor) 132 t.

„Cupa Tînărul Dinamovist", armă sport 3×10 f juniori : 1. D. Lavric (Dinamo) 247 p, 2. L. Stoian (Dinamo) 224 p, 3. D. Iordache (Olimpia) 221 p ; **junioare : 1. Cristina Dumitrescu** (Dinamo) 222 p, 2. Angela Tudorică (Dinamo) 212 p, 3. Anca Iuga (Dinamo) 209 p.

Trofeul a fost cîștigat de Dinamo, urmat de Olimpia și asociația sportivă Cutezătorii.

PADELE-PAGAE

CONTRIBUȚII, PERSPECTIVE: GALAȚI

Spre a putea cunoaște într-adevăr întreaga activitate de kaiac-canoe este necesară o trecere în revistă a realizărilor și perspectivelor actualelor centre și chiar ale celor viitoare.

Acest lucru îl voi face, pe parcurs, în cadrul rubricii.

Am început cu Galațiul, poate spre mirarea unora care consideră Bucureștiul și Delta centrele importante în kaiac și canoe, dar am făcut-o amintindu-mi de primele prezențe gălățene din anii 1948—1949 la campionatele naționale de la Snagov. Participarea de care vorbesc s-a soldat cu o mare surpriză : cîștigarea unor titluri de campioni de către tinerii muncitori gălățeni, în frunte cu Munteanu, Vîrlan și Greta Nicolau, care împreună cu Boneff, Nasopol, Bălineanu și alții au arătat, pentru prima dată, marile posibilități ale tinerilor crescuți pe malurile Dunării. Cu ambarcațiuni de împrumut, veniți la campionate în concediul lor, cu mîncarea în traistă, dînd dovadă nu numai de calități excepționale, dîrzenie și putere de luptă, ci și de pasiune, ei au arătat că în acest oraș sînt mulți tineri, talentați. Din păcate, rezultatele acestor pionieri gălățeni nu au avut un răsunet prea mare pe plan local și, probabil, nu au determinat un sprijin pe plan central, fiindcă anul 1954 a fost ultimul cînd Galațiul cucerește un titlu de kaiac la seniori, prin S. Panait și V. Mănăilă.

Aceasta se întîmpla în momentul cînd kaiacul românesc începea să se afirme pe plan mondial, cucerind prima medalie de bronz, prin Mircea Anastasescu, la Campionatele Mondiale, și cînd se părea că activitatea din orașul Galați s-a terminat.

Dar, ultimii campioni gălățeni, S. Panait și V. Mănăilă, consacrîndu-se muncii de antrenori, entuziaști și perseverenți, printr-o muncă migăloasă și grea, în condiții extrem de dificile, cu prea modest sprijin, au luptat din toate puterile pentru afirmarea kaiacului gălățean. Și astfel a început a doua etapă, în care alți tineri de pe malurile Dunării, inițiați în tainele kaiacului și canoei încep să se afirme pe plan internațional.

O mîndrie a kaiacului românesc, V. Nicoară, maestru emerit al sportului, fiu al plaiurilor gălățene, cucerește trei titluri de campion mondial și șapte de campion european. Ion Irimia, campion european, Rocco Rujan, campion european de juniori, C. Coșniță, frații Năstase, O. Rușan și alții încep să urce treptele afirmării.

În ultimii ani, atît pe plan local (prin aportul tov. ing. Oprică, președintele consiliului județean pentru educație fizică și sport), cît și central (prin preocuparea federației române de kaiac-canoe) sprijinul acordat a început să devină din ce în ce mai mare.

S-au înființat două centre puternice (Ancora și Dunărea Galați), parcul de ambarcațiuni a crescut, a intrat în funcțiune și bacul de iarnă de la Dunărea Galați. Primii pași au fost făcuți. S-a dovedit curînd că se pot obține rezultate bune. Astăzi, aproape 100 de tineri dornici de afirmare muncesc zi de zi în cele două secții. Nume ca cele ale lui Țarălungă, Ceaușu, M. Nichiforov, D. Gruiță de la Dunărea, Lujanschi, Gheorghiu, Pavlov, Potîrnichie de la Ancora vor face, sînt convins, gloria sportului gălățean.

Dar, din păcate, în orașul Galați funcționează o școală sportivă care cu tot specificul, cum se spune, cu Dunărea în prag, nu are catedră de kaiac-canoe ! Există și un puternic centru studențesc ce se afirmă la alte sporturi, dar kaiacul și canoea nu se practică ! Ce părere au forurile respective ? Nu există condiții propice la Galați ?

Am mai putea consemna : s-a construit bacul de iarnă, dar din lipsă de încălzire se transformă în patinoar ; de asemenea, clubul Dunărea, față de sprijinul acordat de federația de specialitate, putea să doteze cu echipament corespunzător și suficient secția respectivă. Secția de la Ancora funcționează în cadrul Șantierelor Navale Galați. Este cazul ca aici să se construiască o cabană corespunzătoare, dotată cu o sală și un bac corespunzător pentru pregătire, la nivelul construcțiilor moderne din orașul Galați.

Început din entuziasm și continuat cu muncă și perseverență, kaiacul și canoea din orașul Galați are perspective foarte mari. Cu sprijinul organelor competente ale C.N.E.F.S., atît pe plan local și central, al Ministerului Învățămîntului, al organelor U.G.S.R., al U.T.C. sper ca malurile lacului Brateș, ale Dunării și chiar ale Siretului să se îmbrace într-o zi cu o salbă de cabane care să permită miilor de tineri să practice acest frumos sport care este kaiacul și canoea.

R. HUȚAN
antrenor emerit

Convorbiri cu domnul Gore

La Ministerul Sănătății

După o absență de cîteva săptămîni — timp în care aflîndu-se pe alt continent și mai ales lume, dl. G. s-a rupt, după cum îmi mărturisea, de fotbalul românesc — prietenul meu și-al Federației pornește din nou, o dată cu reluarea campionatului, să mediteze pe marginea clocnirilor sportive.

— Aș vrea să te văd — îi spun nerăbdător la telefon.

— Mîine la 11 dimineață, răspunde el.

— La dumneata acasă ?

— Nu, la Ministerul Sănătății.

Invitația m-a derutat întrucît, după cîte-l știu, dl. G. n-a acordat niciodată o atenție excesivă nici ministerelor, nici sănătății.

A doua zi, dl. G. mi-a explicat, că dorind să studieze mai în adîncime corelațiile dintre fotbal și diferitele fenomene ale vieții social-economice-culturale, a solicitat cîteva audiențe la foruri responsabile, cel dintîi în această ordine de idei fiind Ministerul Sănătății.

— Vino cu mine. Te-am anunțat.

Profesorul doctor docent Marian G., adjunct al ministrului, ne-a primit cu amabilitate.

— Așa cum v-am anunțat foarte pe scurt la telefon — începu dl. G. — mă interesează atitudinea Ministerului Sănătății față de problemele actuale ale dezvoltării sportului, în general, și ale fotbalului, în special.

— Trebuie să mărturisesc — spuse ministrul — că pînă nu de mult departamentul nostru n-a acordat problemelor la care vă referiți importanța cuvenită. S-ar putea vorbi chiar de un fenomen de subestimare. Ba chiar — de ce nu ? — de o anume neînțelegere a ceea ce aduce fotbalul modern în structura sănătății publice. În ultima vreme, însă, conducerea Ministerului, receptivă la diversele sesizări, a adoptat o serie de măsuri energice pentru lichidarea acestei rămîneri în urmă.

— De exemplu...

— Mai întîi s-a procedat la o analiză statistică. Secția „Anchete sanitare" a constatat, pe baza unor cercetări efectuate în toate județele țării, că în perioada 1965—1969 numărul accidentelor, traumatismelor și invalidităților provocate de activitatea fotbalistică organizată s-a ridicat la 7431. Această cifră reprezintă o creștere de 45 la sută în raport cu perioada 1961—1965 și de 69 la sută față de perioada 1957—61. Fără a dori să exagerez gravitatea fenomenului, trebuie spus totuși că astăzi maladiile provocate de mișcarea fotbalistică ocupă un loc însemnat în...

— Adică ?

— Șapte. După, firește, cancer, infarct, nevroze astenice, etc. dar înaintea unor maladii ca de exemplu tuberculoza care, după cum știți, provoca ravagii acum 20—25 ani.

— Ce măsuri de ordin profilactic și curativ a adoptat Ministerul Sănătății ?

— În primul rînd s-au creat secții de specialitate la o serie de mari spitale din București, Ploiești, Cluj, Iași, Tg. Mureș, urmînd ca în viitorii trei ani asemenea secții dotate cu medici calificați și aparatură modernă să ia ființă în toate centrele unde funcționează echipe din diviziile A și B. În același timp „Direcția Construcții" din Minister în colaborare cu I.P.C.H.I. elaborează proiectele necesare pentru amenajarea a trei policlinici speciale.

Revenind la planurile noastre de perspectivă, aș mai dori să amintesc faptul că în 1970 se va organiza la Mamaia un Simpozion internațional consacrat problemei la care ne referim. Tema lucrărilor : „Profilaxia faultului în careu".

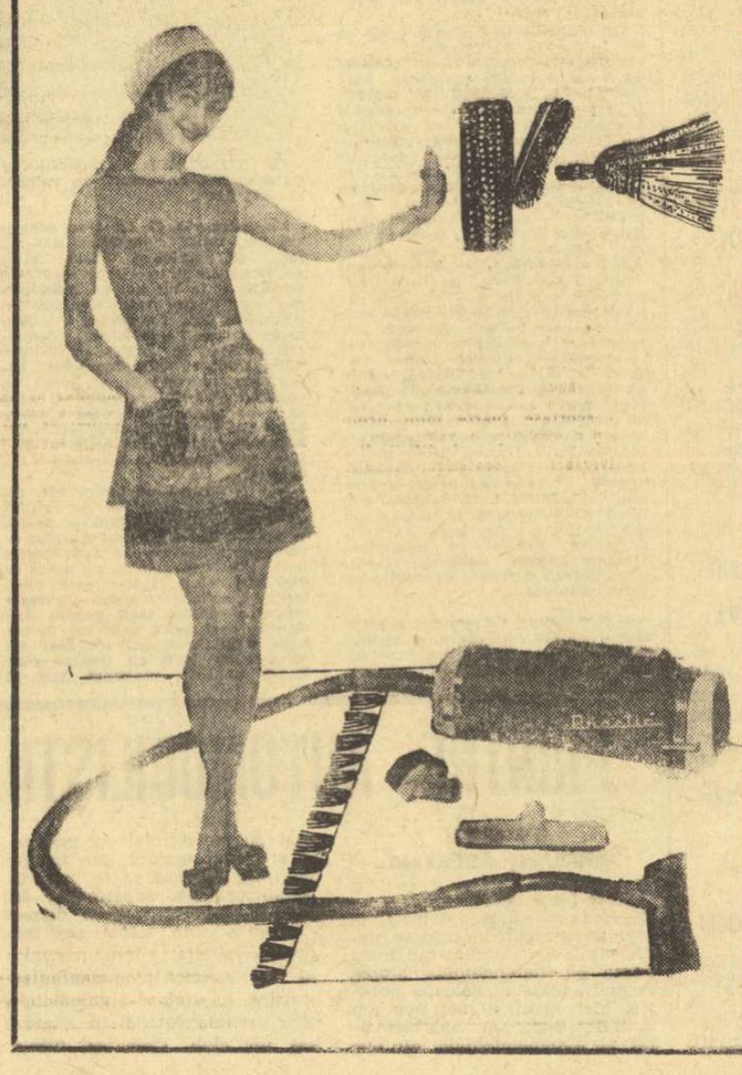
— Ce măsuri a luat Ministerul pentru stoparea epidemiei de maladii fotbalistice ?

— După cum se știe încă de la Esculap, menirea fundamentală a medicinii nu constă în vindecarea bolii, ci în prevenirea acesteia. Or, pornind de la experiența dobîndită de rețeaua noastră sanitară în depistarea și eliminarea diferitelor maladii sociale, am pășit la o vastă acțiune propagandistică, de ale cărei roade ne vom bucura — sper — curînd. Astfel, s-a editat în colaborare cu Crucea Roșie un afiș în 3 milioane exemplare ; autorul este același grafician care semnează afișul contra alcoolismului ; în colaborare cu alte instituții vom organiza în toate școlile din țară un ciclu de conferințe pe tema „Cum să ne ferim de efectele dăunătoare ale fotbalului" ; și așa mai departe. Dar, adăugă interlocutorul nostru, pentru amănunte o să vă pun în legătură cu profesorul Iordăchescu.

— Cine este profesorul Iordăchescu — întrebă dl. G. ?

— Șeful „Direcției generale pentru combaterea maladiilor provocate de sport".

p. conf.
Al. MIRODAN



Abandonați procedeele vechi !

TEHNICA VINE TOT MAI MULT ÎN AJUTORUL GOSPODINELOR! NOUL TIP DE ASPIRATOR DE PRAF „PRACTIC", DE O CONSTRUCȚIE MODERNĂ, VĂ SCUTEȘTE DE EFORT ȘI VĂ ECONOMISEȘTE TIMPUL.

Aspiratorul de praf PRACTIC înlătură praful și impuritățile de pe dușumele, pereți, mobilă, covoare, haine, tapițerie și din locurile greu accesibile (radiatoare).

PRACTIC poate fi utilizat și pentru pulverizarea de lichide.

PRACTIC are un consum redus de energie electrică (15 bani pe oră).

Prețul aspiratorului de praf PRACTIC este de 785 lei.

Se vinde și cu plata în 7 rate lunare, acontul fiind de numai 118 lei.